EL MITO

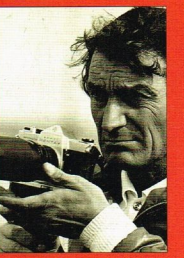
59

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

208 GTB-GTS: deportiva de los Ochenta

Un gran reportero: Franco Lini



1994: triunfo en Alemania

166 S/C: el pequeño torpedo

9 789504 900351 10059

$14.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 59

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luctana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Resteli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en octubre de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 6 950-49-0035-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS SPORT

166 S/C, el pequeño torpedo

1948: pequeña y liviana, tenía 130 CV. La corrió Nuvolari, pero fue Chinetti quien la llevó a ganar las 12 Horas de Montlhéry y conquistó tres récords de velocidad sobre distancia, viajando a más de 200 Km/h.

Las 166 S/C eran diferentes una de otra.

Pequeños guardabarros externos, faros de tipo motociclístico, carrocería "torpedo": la 166 S/C era un auto de carrera vestido de auto para todos los dias.

Nacida para ganar. En estas palabras está encerrada la historia de la Ferrari y la de cada uno de sus autos.

EL DESAFIO CON MODELOS DEL DOBLE DE CILINDRADA

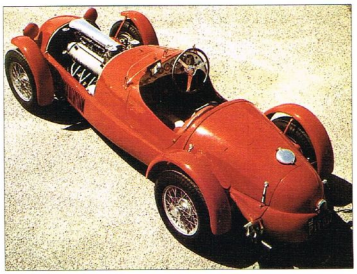
Fue así desde el comienzo: los autos de Maranello siempre lograron triunfos increíbles. Si las hazañas de las primeras 125 parecían épicas, lo fueron aún más aquellas de las 166 Spider Corsa, vehículos pequeños y livianos que vencieron a gigantes de hasta el doble de cilindrada y potencias siderales. Mérito de la tecnología de avanzada para la época, pero también de pilotos del calibre de Tazio Nuvolari, que corrían con el corazón más que con el cerebro.

DE LOS AUTOS DE CARRERA A LOS DE PRODUCCION

El éxito comercial de la Ferrari nació y creció justamente gracias a los resultados deportivos. Es más, en los primeros tiempos los únicos vehículos producidos fueron los

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 60 x 58,8 mm, cilindrada 1995 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	tres carburadores doble cuerpo Weber 32 DCF
Encendido:	dos magnetos
Potencia:	130 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos, neumáticos del. 5.50-15, tras. 6.00-15
Paso:	2,30 metros
Peso:	500 kilos
Unidades producidas:	9
Números de chasis:	002/C; 004/C; 006/C; 008/C; 010/IC; 012/IC; 014/IC; 016/IC; 018/IC

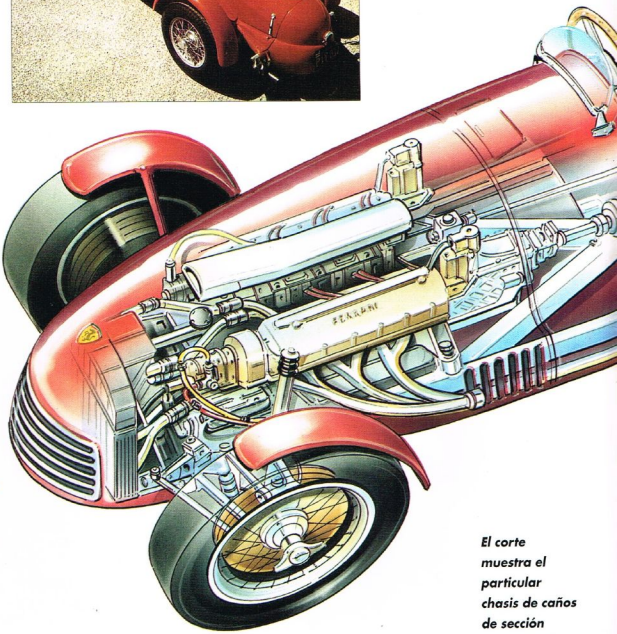


La cola de la 166 S/C era redondeada y contenía el tanque.

de competición: sólo en 1949 aparecieron los primeros vehículos únicamente para la ruta, proyectados para esa finalidad. Y también las primeras Sport, como es el caso de la 166 Spider Corsa (conocida como 166 S/C), tuvieron muchas cosas en común con las monoplazas de Fórmula 2, al punto de poder fácilmente ser inscriptas en las carreras de esa categoría, gracias a los permisivos reglamentos de la época.

SIN FAROS Y GUARDABARROS SE VOLVIA UNA MONOPLAZA

Alcanzaba con sacar los guardabarros de tipo motociclístico y los faros para transformar las 166 S/C en extrañas monoplazas con dos asientos: la carrocería creada por Touring para estos autos era, por otra parte, un clásico "torpedo" con la parte de-



El corte muestra el particular chasis de caños de sección cuadrada de la 166 S/C.

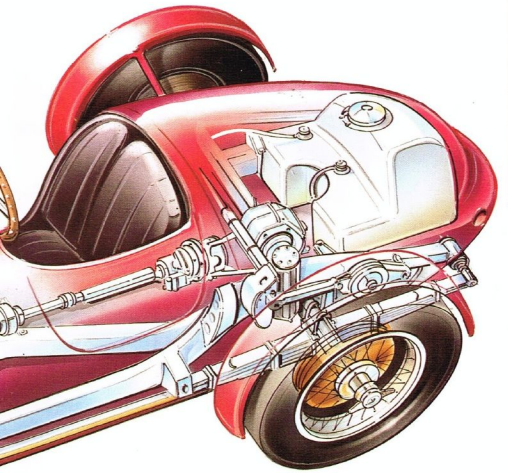
EL DESCONSUELO DE ENZO POR TAZIO

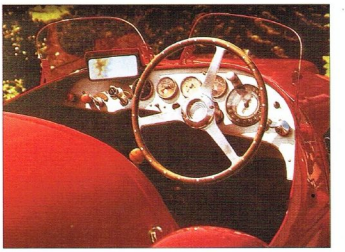
Un poco por su papel de patrón, un poco porque él mismo había sido un piloto de buena calidad, Enzo Ferrari tuvo siempre una relación distante con los corredores de sus autos. Entre las pocas excepciones a esta regla estuvo la amistad que lo ligó a Tazio Nuvolari, el as de Mantua, por quien mostraba una admiración desmedida, ya desde los tiempos de las victorias con las Alfa Romeo de la Escudería Ferrari, en los años Treinta. No era sólo la formidable capacidad del piloto italiano lo que fascinaba a Ferrari, sino su coraje al límite de la audacia, ese desprecio por el peligro que había llevado a que lo apodaran el "hijo del diablo". Hablando, años después, de las Mil Millas de 1948, una de las últimas carreras disputadas por Nuvolari, Ferrari todavía demostraba un gran desconsuelo: "Lo esperaba en el reabastecimiento de Villa Ospizio, pero se detuvo antes de llegar ahí. Una falla' eléctrica le quitó una brillante victoria, una victoria que él debió haber soñado más que cualquier otro y que deseaba con todo su corazón".

1948: LOS RESULTADOS DE LA 166 S/C

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
Targa Florio	*3/4/1948*	*Retardés-Sterzi-Besana*	*6°*
Mill Millas	*2/5/1948*	*T. Nuvolari*	*ret.*
		F. Cortese	*ret.*
12 Horas Montlhéry	*19/9/1948*	*Chinetti-Selsdon*	*1°*

***Montlhéry**, 3/11/1948: tentativas de récords mundiales de velocidad. Piloto: Luigi Chinetti*
- 1 hora con salida desde cero: 202,8 km/h (nuevo récord mundial)
- 200 km con salida desde cero: 203,378 km/h (nuevo récord mundial)
- 200 millas con salida desde cero: 203,435 km/h (nuevo récord mundial).





La 166 S/C era "biplaza" solamente de nombre, como se ve en la foto del habitáculo, a la derecha.

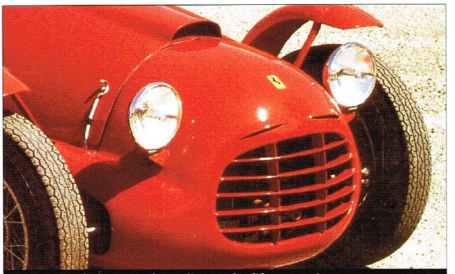
lantera ahusada y el piloto sentado muy atrás, apenas por delante del eje trasero. En la práctica, la única diferencia entre las monoplazas y las Sport estaba en la distancia entre ejes, que era de 2,3 metros en el caso de las S/C contra los apenas 2,16 metros de las F2 (que utilizaban el mismo chasis de las 125 F1). El chasis de ambos autos consistía en una estructura de caños de acero de sección elíptica, con suspensiones delanteras independientes y un clásico puente rígido en el tren trasero.

MOTOR IDENTICO A LOS DE FORMULA 2

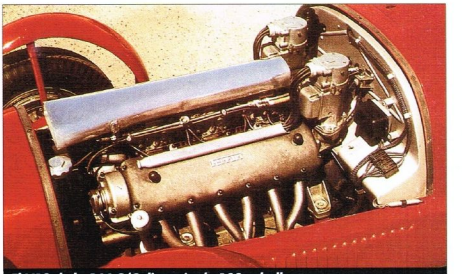
También el motor era prácticamente idéntico al de las F2: un V12 de dos litros enteramente de aleación liviana, con distribución monoárbol a la cabeza, alimentado en ambos casos por tres carburadores Weber 32 DCF doble cuerpo. Pero la potencia máxima era diferente: 155 CV para la F2 contra los apenas 130 CV de la S/C, siempre a 7000 vueltas/minuto.

ALIMENTACION A NAFTA, BENCINA Y ALCOHOL

Una potencia como la de la pequeña Sport era, de cualquier manera, netamente superior a cuanto disponían las dos 166 S (116 CV) prepara-

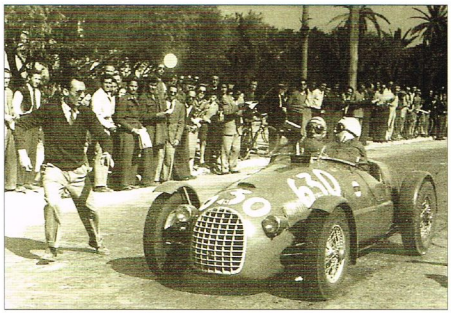


La parrilla de la 166 S/C podia ser de diferentes tipos.



El V12 de la 166 S/C disponia de 130 caballos.

das en ese mismo 1948 y de las cuales ya hablamos en esta obra. La explicación de tanta diferencia hay que buscarla en los tres carburadores en lugar del único Weber 32 utilizado por las 166 S, y en el uso de la llamada "mezcla ternaria" (un compuesto de nafta, bencina y alcohol etílico), como la usada en las monoplazas de las fórmulas máximas.



La 166 S/C de Besana-Cortese en las Mil Millas de 1949.

A MENUDO CORRIA EN LOS GP MANEJADA POR SOMMER Y BIONDETTI

En suma, los puntos en común entre 166 F2 y 166 S/C eran tantos que se entiende con facilidad que las S/C hayan sido utilizadas junto a sus hermanas en las carreras para monoplazas. Por lo tanto, no se puede hablar de las S/C sin

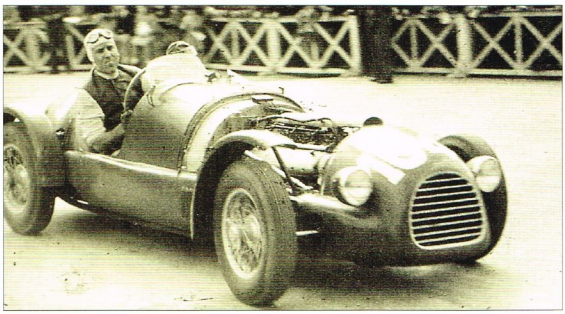
citar por lo menos los principales resultados obtenidos en esta categoría por los autos oficiales de la Escudería Ferrari y de los privados. Como la victoria de la 166 de propiedad del conde Besana, conducida por el piloto argentino Chico Landi en el GP de Bari de 1947. O la de Clemente Biondetti en Estocolmo, una de las primeras carreras disputadas por una Ferrari fuera de los confines italianos. Raymond Sommer, en cambio, se ubicó tercero en el GP de Roussillon, en el circuito francés de Perpignan. El mismo Sommer ganó la copa para vehículos de pequeña cilindrada disputada en Reims, a comienzos de julio de 1948 (uno de los eventos menores del GP de Francia de F1), precediendo sobre la meta a la S/C de Nando Righetti.

La 166 S/C en las carreras actuales arriba, y de ayer, a la derecha, con Nuvolari en las Mil Millas de 1948, después de la pérdida del capot.

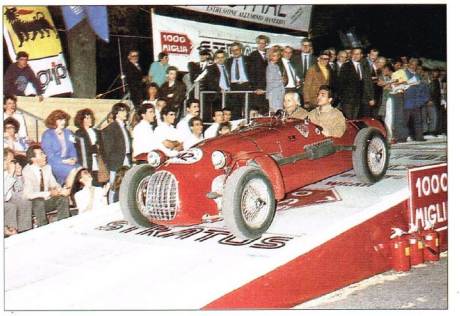
DEBUT DIFICIL, PERO CON NUVOLARI ENTRA EN LA LEYENDA

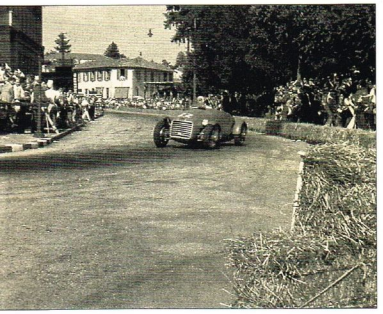
También entre las Sport, las 166 S/C obtuvieron resultados más que dignos. El debut oficial en las carreras tituladas no fue de los más felices: casi todas las 166 S/C inscriptas en la Targa Florio, en abril de 1948, debieron abandonar por fallas en la bomba de nafta (una partida defectuosa). Sólo la unidad conducida por Retardés, Sterzi y Besana terminó la carrera en el sexto puesto.

Tampoco la participación en las Mil Millas fue muy afortunada, porque fue la menos potente 166 S de Clemente Biondetti la que se adjudicó la victoria; pero una 166 S/C entró en la leyenda gracias a las gestas de Tazio Nuvolari. El "mantuano volador" sólo a último momento había aceptado conducir una Ferrari, por una enfermedad que, sin embargo, no le impidió estar desde el inicio en las primeras posiciones de la carrera, precedido sólo por la otra 166 S/C conducida por Franco Cortese. Después del retiro de éste por una falla en los cambios, Nuvolari pasó al



Abajo, Franco Cortese en Varese en 1947, corriendo con la 166 S/C. A la derecha, Folco Quilici en la largada en Brescia, en una edición moderna de las Mil Millas, con una 166 S/C.



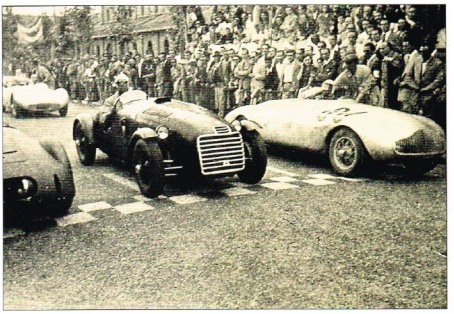


Abajo, Franco Cortese, ganador con la 166 S/C en Vigevano 1947.

frente y llegó al control horario de Roma con una ventaja de nada menos que 20 minutos sobre el perseguidor más cercano, Alberto Ascari, al volante de una Maserati. Nuvolari fue recibido por los gritos de asombro del público ubicado detrás de las protecciones: su Ferrari ya no tenía el capot, perdido en un "contacto" muy cercano.

NUVOLARI IRRESISTIBLE EN LAS MIL MILLAS DE 1948

Nuvolari volvió a salir con la furia que lo había hecho famoso y retomó el camino hacia Brescia a un ritmo elevadísimo, casi demente considerando que la lluvia volvía resbaloso el asfalto, hasta que una pequeña, estúpida falla en la instalación eléctrica lo obligó al retiro poco después del cruce de Reggio Emilia, cuando ya la meta de Brescia estaba muy cerca y él mantenía una ventaja abismal sobre Ascari y todos los demás.
Pero, luego de tantas peripecias, también para las 166 S/C llegó una victoria importante. ¡Y qué victoria! El triunfo de Luigi Chinetti en las 12 Horas de París-Montlhéry compensó a la Casa de Maranello de todas las desilusiones, porque demostró la supremacía de las pequeñas Ferrari sobre los Talbot 4,5 litros, los Simca-Gordini y hasta los Delahaye 3,6 litros. No satisfecho con semejante gloria, Chinetti volvió al circuito de Montlhéry el 3 de noviembre de 1948, para quebrar una serie de récords. Al final de la jornada, el nombre de la Ferrari estaba grabado por partida triple en la historia de la velocidad y había definitivamente ingresado en la leyenda del automovilismo.



La 166 S/C de Folco Quilici en una edición moderna de las Mil Millas.

1994, triunfo en Alemania

En Imola mueren Ratzenberger y Senna. Schumacher se corona campeón en la última prueba sobre Hill y el Cavallino vuelve a ganar con Berger en Alemania.

Una serie de trágicos accidentes marcó indeleblemente el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 1994. Schumacher se coronó campeón del mundo en el último GP, en Australia. Hill fue segundo, a apenas un punto del alemán, aunque con el beneficio de algunas descalificaciones sufridas por Benetton. La Ferrari, que volvió al triunfo en el GP de Alemania con Berger, fue tercera entre los constructores detrás de Williams y Benetton, con Berger tercero y Alesi quinto entre los pilotos.

En el inaugural GP de Brasil en Interlagos, Schumacher prevaleció después de luchar con el Williams de Senna, que tuvo un trompo a pocas vueltas del final. Segundo fue Hill, a una vuelta, con Alesi tercero.

EN JAPON NICOLA LARINI SUSTITUYE A ALESI

En el GP del Pacífico en Aida, Japón, Senna largó desde la pole position pero fue chocado en la largada por Hakkinen, involucrando también a Larini, sustituto de Alesi (víctima de un accidente en una prueba en el

Gerhard Berger en el GP de Portugal de 1994, al lado. Arriba, los pilotos del Mundial 1994 en Mónaco.

Mugello) con Ferrari. Schumacher obtuvo nuevamente la victoria, precediendo a Berger y Barrichello.

El fin de semana del GP de San Marino, en Imola, fue trágico por la muerte de Roland Ratzenberger en las pruebas y la de Ayrton Senna durante la carrera. Schumacher ganó delante de Larini y de Hakkinen. El accidente de Karl Heinz Wend-

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Brasil, *27 de marzo*	*3° Alesi*
GP Pacífico, *17 de abril*	*2° Berger*
GP S. Marino, *1° de mayo*	*2° Larini*
GP Mónaco, *15 de mayo*	*3° Berger, 5° Alesi*
GP España, *29 de mayo*	*4° Alesi*
GP Canadá, *12 de junio*	*3° Alesi, 4° Berger*
GP Francia, *3 de julio*	*3° Berger*
GP Inglaterra, *10 de julio*	*2° Alesi*
GP Alemania, *31 de julio*	*1° Berger*
GP Italia, *11 de septiembre*	*2° Berger*
GP Europa, *16 de octubre*	*5° Berger*
GP Japón, *6 de noviembre*	*3° Alesi*
GP Australia, *13 de noviembre*	*2° Berger, 6° Alesi*

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Schumacher	Benetton-Ford	92	8 (BR, PAC, RSM, MC, CND, F, HU, EU)
Hill	Williams-Renault	91	6 (E, GB, B, I, P, J)
Berger	Ferrari	41	1 (A)
Hakkinen	McLaren-Peugeot	26	
Alesi	Ferrari	24	
Barrichello	Jordan-Hart	19	
Brundle	McLaren-Peugeot	16	
Coulthard	Williams-Renault	14	
Mansell	Williams-Renault	13	1 (AUS)
Verstappen	Benetton-Ford	10	
Panis	Ligier-Renault	9	
Blundell	Tyrrell-Yamaha	8	
Frentzen	Sauber-Mercedes	7	
Fittipaldi	Footwork-Ford	6	
Irvine	Jordan-Hart	6	
Larini	Ferrari	6	
Katayama	Tyrrell-Yamaha	5	
Bernard	Ligier-Renault	4	
De Cesaris	Sauber-Mercedes	4	
Martini	Minardi-Ford	4	
Wendlinger	Sauber-Mercedes	4	
Morbidelli	Footwork-Ford	3	
Comas	Larrousse-Ford	2	
Alboreto	Minardi-Ford	1	
Lehto	Benetton-Ford	1	

1994: MANDELA PRESIDENTE DE SUDAFRICA

Política: *En Italia, el zar de la televisión privada, Silvio Berlusconi, es nombrado jefe de gobierno. Rusia invade Chechenia. Inicio del autogobierno palestino en Gaza y Jericó. Primeras elecciones libres y multirraciales en Sudáfrica: Nelson Mandela es elegido presidente. Masacres en Ruanda por la guerra civil entre diferentes etnias. Se hunde el buque italiano Achille Lauro: mil náufragos, dos muertos.*

Transportes: *Es inaugurado el Eurotúnel bajo el Canal de la Mancha entre Francia y Gran Bretaña.*

Deportes: *Mundial de Fútbol en EE. UU. Diego Maradona no pasa la prueba antidóping. Brasil se queda con el título; el subcampeón es Italia. Max Biaggi es campeón del mundo de motos clase 250 cm³.*

Gerhard Berger en el GP de Brasil de 1994.

Alesi en Alemania vuelve a boxes sin el capot.

Para Jean Alesi, un segundo puesto en Inglaterra.

linger en las pruebas de Mónaco, con el piloto en estado de coma, obligó a que la FIA crease nuevos reglamentos para reducir la velocidad de las monoplazas. Schumacher ganó en Mónaco, delante de Brundle y Berger, mientras que Alesi fue quinto. Aprovechando los problemas en los cambios del Benetton de Schumacher, Hill logró ganar el GP de España en Barcelona; tercero fue Blundell y cuarto Alesi.

DESCALIFICACIONES REITERADAS PARA BENETTON

Schumacher dominó el GP de Canadá en Montreal, superando a Hill en el final. Alesi y Berger se ubicaron tercero y cuarto con las Ferrari.

En el GP de Francia de Magny-Cours se registró el regreso temporario de Mansell con Williams, pero debió abandonar. Schumacher ganó otra vez, delante de Hill y Berger. En Silverstone, en el GP de Inglaterra, Schumacher llegó segundo, pero fue descalificado por haber ignorado la bandera negra que le imponía una penalización luego de haber superado a Hill en la vuelta de reconocimiento. Hill llegó entonces primero, precediendo a Alesi y Hakkinen.

Once vehículos salieron de carrera en la largada del GP de Alemania en Hockenheim. Esa edición es recordada por la vuelta al triunfo de la Ferrari con Berger, que dejó muy atrás a los Ligier de Panis y Bernard. En Budapest, en el GP de Hungría, Schumacher se impuso otra vez, dejando a sus espaldas a Hill y Verstappen. Schumacher cortó en la primera posición también la línea de llegada del GP de Bélgica, pero fue descalificado porque el fondo de su auto no respetaba el límite permitido. Así, la victoria fue para Hill, delante de Hakkinen y Verstappen.

Berger vuelve a la victoria en 1994.

Penalizado por la FIA, Schumacher no pudo participar en los sucesivos GP de Italia y Portugal. En Monza, la hermosa carrera de Alesi fue interrumpida por la rotura de los cambios en el primer reabastecimiento. Así ganó Hill, delante de Berger y Hakkinen. En el GP de Portugal, en Estoril, Hill precedió a su compañero Coulthard. En el GP de Europa en Jerez, Schumacher volvió a correr y a ganar, venciendo a Hill y Hakkinen, con Berger quinto.

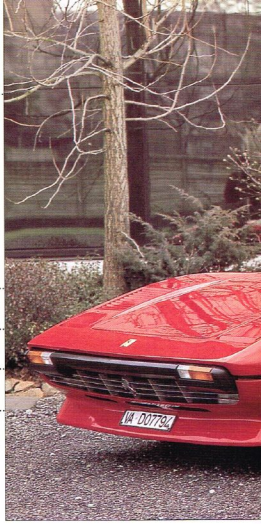
En el GP de Japón, en Suzuka, la lluvia obligó a la suspensión de la carrera. Luego de su reanudación, Hill se impuso, en buena medida gracias a la intervención del auto de seguridad, que le impidió a Schumacher completar su recuperación después de un reabastecimiento de más. Alesi fue tercero con Ferrari. En la víspera del GP de Australia en Adelaida, Schumacher y Hill estaban separados apenas por un punto.

GOLPE DE ESCENA AL FINAL DEL CAMPEONATO

En el GP, Hill entró en colisión con Schumacher, que acababa de tocar una pared de protección. Ambos terminaron fuera de carrera y Schumacher se coronó campeón.

208 GTB-GTS, nacida para Italia

1980: la nueva V8 con motor dos litros y con la espléndida línea de Pininfarina, ya experimentada en la 308, es creada para ser vendida mayoritariamente en el mercado italiano.



Enzo Ferrari miró siempre con una mezcla de sospecha y de ternura los modelos de la familia Dino equipados con motores V8 de dos y tres litros de cilindrada. Sospecha porque al principio no estaba seguro del éxito que estos autos, tan diferentes de la tradicional producción Ferrari, iban a tener entre el público. Ternura porque, al fin y al cabo, llevaban el nombre más querido por él: el de su hijo Alfredo "Dino", fallecido muy joven.

LA PRIMERA GTB PROYECTADA EN 1975

La primera Dino V8 fue diseñada por Bertone. Fue la primera y última vez que el carrocero de Grugliasco fue llamado oficialmente para "vestir" una Ferrari. Se trataba de la famosa GT4, la coupé 2+2 tan criticada por el público. Apareció en 1974 en versión con motor de tres litros y el año siguiente con el dos litros. Visto el escaso éxito, se decidió confiar la misma mecánica a Pininfarina, para que extrajera de su galera mágica una berlinetta atractiva. Y así, muy poco tiempo después, en 1975, nació la 308 GTB, una de las obras de arte automovilísticas de los años Setenta. Una mecánica potente contaba, finalmente, con una carrocería fascinante, hermosa, toda curvas.

Cinco años más tarde, nació la 208 versión GTB y GTS. La carrocería era de acero, construida por Scaglietti. La línea era la misma, insuperable, que Pininfarina había creado para la 308 GTB y que modificó dos años después para obtener la versión targa GTS con techo desmontable. El éxito fue grande e inmediato, especialmente en Italia, mercado al cual estaba destinada la 208 de Pininfarina a causa de la penalización impositiva para los vehículos con más de dos litros de cilindrada, vigente en ese país.

POTENCIA LIMITADA A SOLO 155 CABALLOS

Sin embargo, la ventaja de poseer un auto muy lindo y fiscalmente económico no se acompañaba, desgraciadamente, de una gran deportividad. La potencia no era exagerada: sólo 155 caballos,

A la agresividad de la carrocería no le correspondía una elevada potencia.

Los interiores eran particularmente cómodos y el cuero era Connolly.

La 208 GTS con el techo cerrado, arriba, y abierto, a la derecha.

FICHA TECNICA

Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, diámetro por carrera 68,8 x 71 mm, compresión 9:1, cilindrada 1990,26 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores doble cuerpo 34 DCNF
Potencia:	155 CV a 6800 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería berlinetta y targa, 2 puertas, 2 lugares; chasis jaula de caños de acero; carrocería de acero
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, amortiguadores telescópicos, barras estabilizadoras
Frenos:	discos autoventilados con servofreno
Dirección:	cremallera
Neumáticos:	14 pulgadas
Paso:	2,34 m
Ejes:	del. 1,460 m, tras. 1,460 m
Dimensiones:	4,225/1,720/1,120 m
Tanque:	74 litros
Peso:	GTB 1305 kilos, GTS 1365 kilos
Velocidad:	215 Km/h
Unidades producidas:	GTB 1743, GTS 703
Período de producción:	1980-1982

UNA FERRARI DESDE TODO PUNTO DE VISTA

Con la creación de la 208 GTB/GTS, las V8 construidas en Maranello ya no se llaman más Dino y vuelven a ser Ferrari. Al comienzo, para protegerse de un eventual fracaso de los modelos o de una caída de imagen por el motor V8 con cilindrada reducida, Enzo Ferrari había pensado en crear una marca autónoma: "Dino". Luego sólo quedó el nombre.

muy pocos tratándose de una dos litros. La velocidad máxima era, consecuentemente, también reducida: 215 kilómetros horarios, no muchos para una deportiva construida en Maranello y con el Cavallino sobre el capot. La mecánica, que repetía la de la 208 GT4, era verdaderamente confiable y poco costosa en su mantenimiento. Esto no dejó de interesar a la nueva clientela Ferrari, que se había formado justamente con la serie 208/308. La 208 GTB/GTS fue sustituida por la 208 Turbo en 1981, la cual, a su vez, sería reemplazada en 1986 por la GTB/GTS Turbo: una carrera larga, la de la 208, que se extendió por más de diez años.

EL CAVALLINO VIAJA A VELOCIDAD REDUCIDA

No fue un éxito de grandes números, ya que la 208 producida en mayor cantidad de unidades será justamente la 208 GTB de 1980, con 1743 vehículos construidos. Pero la V8 2 litros introdujo, especialmente en Italia, una nueva manera de concebir un tipo de Ferrari, podría decirse, a medida de los años Ochenta: no tan caras, siempre hermosas y un poco menos veloces.

Por suerte, actualmente el camino de la Casa del Cavallino Rampante tomó otra dirección.

El V8 de la 208 GTB/GTS disponía de 155 CV.

Por debajo del capot estaba oculta la rueda de auxilio.

LOS PILOTOS

Los Marzotto, hermanos, caballeros y pilotos

Giannino, Paolo, Umberto y Vittorio, herederos de un magnate de la industria textil, se distinguieron en las carreras de duración de los años Cincuenta con las GT y las Sport de la Casa de Maranello.

El conde Gaetano Marzotto, magnate de la industria textil europea, tuvo siete hijos, cuatro de los cuales –Giannino, Paolo, Umberto y Vittorio– fueron pilotos amateurs de óptimo nivel, como demuestran sus nombres, que aparecen en los podios de muchas carreras prestigiosas.

EL MAS FAMOSO FUE GIANNINO

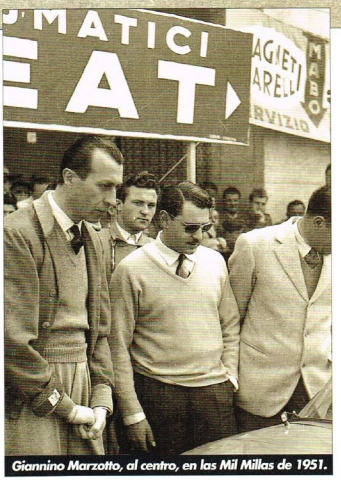
Giannino fue el más famoso, incluso internacionalmente, por la cantidad y el nivel de sus triunfos: son muchos los que piensan que, si hubiese corrido como profesional, habría sido un as. Nacido en Valdagno, la ciudad de la empresa de los Marzotto, en la provincia de Vicenza, el 13 de abril de 1928, debuta a los veinte años en el Giro de Sicilia, al volante de una Lancia Aprilia con la que llega segundo en su categoría. Luego de un noveno lugar en las Mil Millas de 1948, conquista su primer éxito en la Copa de Oro de los Dolomitas y es tercero en la Estrella Alpina, siempre con la Aprilia y en la clase "más de 1100" de la categoría Turismo. Luego comienza a competir al volante de autos Ferrari privados, obteniendo en 1949 la primera victoria absoluta en la Vermicino-Rocca di Papa, la primera trepada de la cual participa.

Vittorio Marzotto, a la derecha, con Giovannino Lurani en las Mil Millas de 1951.

SE DESTACA EN LAS MIL MILLAS DE 1950

Pero es 1950 el año en el que obtiene la notoriedad, triunfando en la XVII edición de las Mil Millas. Maneja una Ferrari 195 S berlinetta Touring, en pareja con Marco Crosara. Las fotos de la época, que lo retratan en la llegada, lo muestran vestido con camisa, corbata y saco cruzado: atuendo que había mantenido a lo largo de toda la carrera, 1682 kilómetros

Giannino Marzotto en pareja con Marco Crosara en las Mil Millas de 1953, con Ferrari 340 MM Vignale, con la que serán primeros absolutos a la llegada.



Giannino Marzotto, al centro, en las Mil Millas de 1951.

GIANNINO FUE TAMBIEN CONSTRUCTOR

En 1951, el mismo año en el cual se fundó la Escudería Marzotto, Giannino se probó con éxito también como constructor, dándole vida a algunos autos especiales sobre mecánica Ferrari. La más conocida de esas elaboraciones fue una original berlinetta, realizada sobre el autochasis de una 212 Export y apodada "huevo" por sus líneas singularmente redondeadas. Concebida por Giannino Marzotto, fue diseñada por Sergio Reggiani y construida por la carrocera Fontana & Pietroboni de Bassano del Grappa. Al volante del "huevo", siempre en 1951, Giannino se adjudicó la Copa de la Toscana y fue protagonista absoluto durante un tercio del trazado de las Mil Millas, cuando en el tramo entre Brescia y Ravenna superó por cinco minutos a Gigi Villoresi, que luego obtuvo la victoria al volante de una Ferrari 340 MM, de 4100 cm³ de cilindrada, contra los 2560 del "huevo".

recorridos casi enteramente bajo la lluvia, a un promedio de 123,209 Km/h.

ENTRE MONOPLAZAS Y BOTECITOS COLECCIONA EXITOS

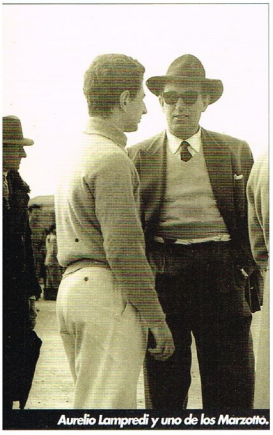
Giannino confirma después sus cualidades en ruta, imponiéndose también en la Copa de Oro de los Dolomitas. El año siguiente, funda la Escudería Marzotto, relevando, entre otras cosas, tres monoplazas de Fórmula 2 de la Ferrari. Al volante de una de éstas (una 166 F2/50), gana el GP de Europa en Rouen, mientras que con una 212 Export modificada por él se afirma en la Copa de Toscana. En 1953 vuelve a ganar las Mil Millas, otra vez con Crosara, pero en esta ocasión al volante de una Ferrari oficial, una 340 MM botecito Vignale con la que marca en la meta de Brescia el promedio récord de 142,347 Km/h.

EN CARRERA VISTE CAMISA, CORBATA Y SUETER

Viste camisa, corbata y suéter, pero después de llegar se pone el saco, que guardaba bien doblado en el baúl. En 1953 es quinto absoluto en las 24 Horas de Le Mans, en pareja con su hermano Paolo. Esa es su última carrera, de un total de 18, con 8 victorias, 2 segundos

LOS TECNICOS

puestos y 8 retiros, "uno de los cuales –precisa el propio Marzotto– contra una pared, en el circuito de Senigallia".
Entre sus hermanos –todos ferraristas en algún momento–, quien compite menos es Umberto (nacido el 12 de abril de 1926), quien logra una victoria en la Trieste-Opicina (1951). Más nutrido es el historial de Vittorio (el primogénito, nacido el 13 de junio de 1922), que incluye una Treponti-Castelnuovo (1950), un Giro de Sicilia (1951) y un GP de Mónaco para autos Sport (1952). Todavía más rico es el currículum de Paolo (nacido el 9 de setiembre de 1930), por dos veces ganador de la Copa de Oro de los Dolomitas y del Circuito de Senigallia (1952 y 1953). Además, en 1952 fue primero en el Giro de Sicilia, en el Giro de Calabria y en las 12 Horas de Pescara (en pareja con Giovanni Bracco). Su último éxito lo conquista en la Carrera de las Torricelle de 1954.



Aurelio Lampredi y uno de los Marzotto.

Luigi Bazzi, el mago de los motores

Piamontés, nació en 1892. Fue el brazo derecho de Jano en la Alfa Romeo y con Gioacchino Colombo proyectó la primera Ferrari, la 125. Fue un maestro en la sala de pruebas.

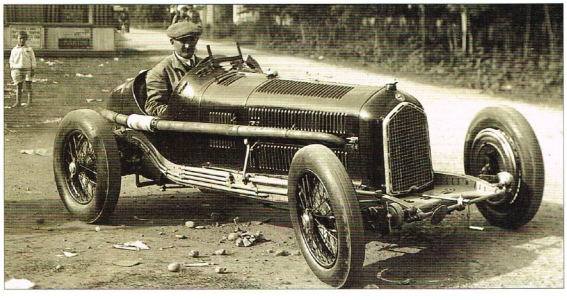
Piamontés de origen, pero modenés de adopción, Luigi Bazzi fue por largos años uno de los más valiosos colaboradores técnicos de Enzo Ferrari, que siempre lo tuvo en la más elevada consideración y con el cual recorrió cerca de medio siglo de evolución del automovilismo italiano.

NACE EN EL MISMO AÑO QUE TAZIO NUVOLARI

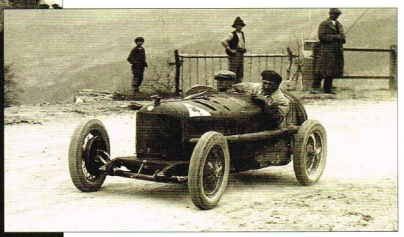
Nacido en Novara el 13 de octubre de 1892, se recibió de perito mecánico en el Instituto Técnico Omar, y luego pasó a Turín, donde encontró trabajo en la Fiat. Cumplió las obligaciones militares en la Primera Guerra Mundial, en la aviación, y luego regresó a la Fiat donde maduró una notable experiencia como técnico de sala de pruebas de motores. Destinado a la Sección Carreras, ocupó posiciones de creciente responsabilidad hasta que en 1923, en Tours, durante el Gran Premio de Francia, un reproche no merecido por parte del ingeniero Guido Fornaca, director general de la casa, lo indujo a pasarse a la Alfa Romeo.

LA COLABORACION CON FERRARI EMPIEZA EN LOS AÑOS VEINTE

Quien organizó esta operación fue Enzo Ferrari, que había sido autorizado por el director de Alfa, el ingeniero Giorgio Rimini, para reclutar válidos colaboradores para potenciar lo que Ferrari mismo definirá como "un verdadero estado mayor técnico y deportivo, que iba a



Bazzi, al volante de la Alfa Romeo P3 que disputará el GP de Italia de 1932.



Nuvolari y Bazzi posan en 1935 en la autopista Florencia-Mar,

determinar las fortunas de la Alfa Romeo por muchos años por venir".

También Bazzi colaboró en esta "cacería". Apenas llegado a Milán, como escribe otra vez Enzo Ferrari, "trató enseguida de poner a punto la P1, con motor seis cilindros de dos litros. Entre una prueba y otra, fue él quien me sugirió la idea de tratar de 'robar' a Vittorio Jano, un joven gran técnico de la Fiat". Jano llegó y Bazzi se volvió su auténtico brazo derecho. La P2 nació en poquísimos meses y debutó victoriosamente en el Kilómetro lanzado de Cremona. Al volante estuvo Antonio Ascari, con Luigi Bazzi sentado a su lado.

Cuando, en 1933, la Casa del Trébol se retiró de las carreras, Bazzi se mudó a Módena con el cargo de jefe de la gestión técnica de la Escudería Ferrari, nacida cuatro años antes.

FIRMA TAMBIEN LA MONSTRUOSA BIMOTOR

Además de ser un gran experto en motores, puesta a punto y de organización en fábrica y en pista, Bazzi mostró también cualidades de proyectista, al diseñar la espectacular Alfa Romeo Bimotor. Con este vehículo, el 15 de junio de 1935, Tazio Nuvolari estableció dos nuevos récords del kilómetro y de la milla lanzados, con 321,428 y 323,125 Km/h respectivamente, con una punta de velocidad en los últimos 300 metros de más de 361 kilómetros horarios.

delante de la Alfa Romeo Bimotor, a la izquierda. Arriba, Ascari y Bazzi en prueba en 1925 con la P2 y, abajo, Bazzi inclinado sobre el motor de la Dino 256 F1 de Phil Hill en Módena, en 1959.

"Haría falta un libro –escribió Enzo Ferrari– para ilustrar la actividad de Bazzi, como colaborador de Gioacchino Colombo en la realización de la famosa 158 Alfa Romeo, construida en Módena, que iba a coronarse dos veces campeona del mundo. Y luego de la 125 Ferrari, nacida en 1946, otra vez en colaboración con Colombo, y de todas sus numerosas generaciones que en la Ferrari derivaron de 165 diferentes motores en cuarenta años de actividad."

Bazzi, que entre tanto había sido premiado con el título de Cavaliere, fue hasta avanzada edad consultor y consejero técnico personal de Enzo Ferrari. Pocos meses después de cumplir los 93 años, falleció, el 3 de febrero de 1986.

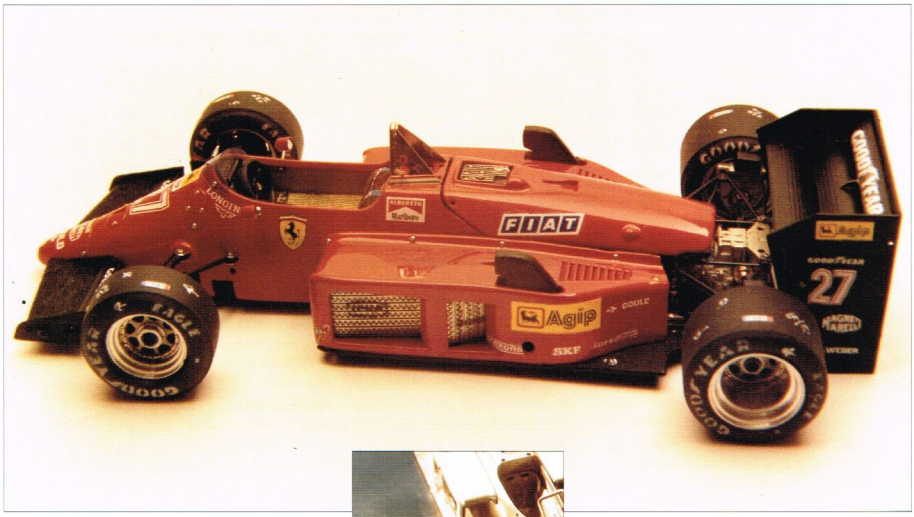
Bazzi controla el motor trasero de la Ferrari 256 P en 1960, durante una sesión de pruebas.

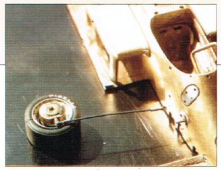
LA CARRERA DE LUIGI BAZZI

Luigi Bazzi (Novara, 13 de octubre de 1892 - Módena, 3 de febrero de 1986), además de un colaborador excepcional, fue uno de los poquísimos amigos de Enzo Ferrari. Modesto, eficiente y generoso, además de seguir todo el desarrollo de los autos, de la fábrica a las pistas, a menudo los probaba personalmente. Justamente al volante de un prototipo de la 125, el primer auto al cual Ferrari pudo dar su nombre, sufrió en 1946 un accidente que lo obligó a una convalecencia de algunos meses. "Hasta veinte días antes de su muerte –escribió alguna vez Enzo Ferrari– Bazzi mantuvo conmigo una relación afectuosa." La mañana en la cual murió, una carta suya, fechada 12 de julio de 1973, le fue entregada al constructor de Maranello. "Le agradezco –se leía, entre otras cosas– todo lo que hizo por mí durante nuestra larga colaboración y le pido perdón si no pude siempre corresponder dignamente."

Las miniaturas Bosica

Se especializa en modelos en escala muy reducida. Su laboratorio, en la provincia de Pavia, se asemeja, por las herramientas que utiliza, al consultorio de un dentista. Sus obras tienen cotizaciones millonarias.





Arriba, la 126 C4 firmada por Bosica. A la izquierda, un momento de la elaboración.

Los puristas del modelismo automovilístico de autor lo consideran el mejor entre los artesanos italianos del sector y uno de los mejores especialistas a nivel mundial.

VINCENZO BOSICA, LOMBARDO DE ADOPCION

Vincenzo Bosica, nacido en Teramo el 28 de julio de 1946, y establecido en Lombardía para ejercer la profesión de ceramista, descubrió casi por casualidad este hobby (un amigo le pidió que armara el modelo de una moto Laverda para su hijo), se apasionó, paulatinamente abandonó su trabajo juvenil y se dedicó de cuerpo y alma a los modelos en escala.

Su primer modelo, como hobby, fue una Ferrari Can Am, mientras que una Alfa Romeo 1750 GS fue su primera realización como modelista. Modelos, no modelitos, aun cuando la escala 1/43 elegida para sus primeras reproducciones podría invitar al uso del diminutivo. Pero su gran calidad y su perfección no lo merecerían.

LAS GRANDES FERRARI REPRODUCIDAS EN MINIATURA

Realizar autos en miniatura tan pequeños y tan sofisticados le crea muchos proble-

mas a Vincenzo Bosica y a los coleccionistas (que son muchos en todo el mundo) que los buscan, los adquieren y los arman ellos mismos.

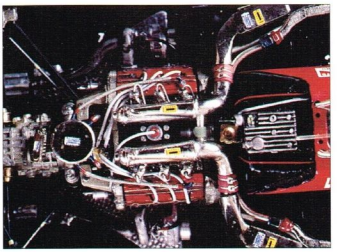
AUTOS ELABORADOS Y DE GRAN PRECISION

El artista de los Abruzos, ahora trasplantado a Lombardía, no se hace problemas: "Mis autos son complicados porque tienen que parecerse todo lo posible al original. Y no importa si la escala, a veces, plantea problemas que parecen insuperables".

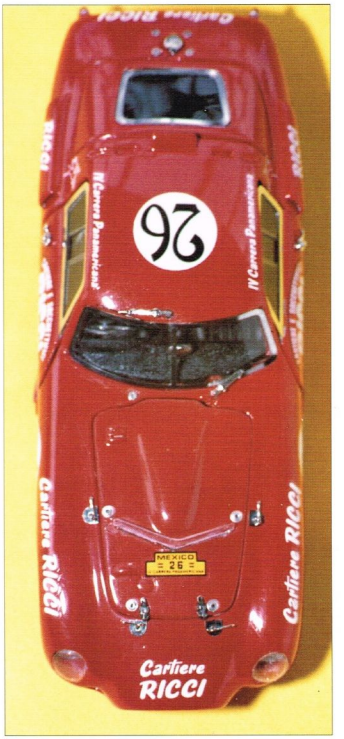
LOS PRECIOS

Actualmente los modelos de Vincenzo Bosica alcanzaron cotizaciones asombrosas: para la Ferrari 126 C2 de Fórmula 1 y la 375 MM se habla de mil dólares y más, cotización justificada por la producción numéricamente reducida sumada a la complejidad del montaje, que hacen de ellos objetos para verdaderos (y ricos) entendedores.

En su laboratorio, a los pies de las colinas de la región, conviven en estrecho contacto herramientas de dentista, orfebre y cirujano, esas herramientas de su trabajo que le permiten luego realizar volantes desmontables, suspensiones que funcionan, direcciones a cremallera perfectamente en escala. Sus primeras realizaciones son 43 veces más pequeñas que los originales: la 375 Mil Millas, con los colores y los números de la cuarta Carrera Panamericana, de la cual creó 900 kits y 220 modelos armados, y la monoplaza de Fórmula 1 126 C2 (1700 kits y 78 ejemplares ya armados y terminados).



El motor de la Ferrari 126 C4 de Fórmula 1 en la miniatura de Bosica, arriba. En el centro, una 375 MM.



Esta última tiene las leyendas Goodyear sobre los neumáticos pintadas con soplete, las "minifaldas" en la parte externa de los laterales se mueven como en la realidad, textos de identificación sobre las cubiertas e innumerables detalles relativos a la mecánica.

El kit de la 126 C2 se compone de 140 piezas pero, considerando las partes ya unidas por Bosica y sus fieles y expertos colaboradores, se llega a la cantidad de 400.

La 375 MM tiene incluso el capot que se abre, con la reproducción del 12 cilindros en su interior. Cuatro ganchos de cierre, en escala exacta, permiten bloquear el mismo, como en el auto verdadero.

LA DIRECCION

El laboratorio de Vincenzo Bosica se encuentra en Castelletto de Branduzzo (PV) en via Cantore número 27. El teléfono es el 0039-0383-85313.

El primer trabajo de Bosica en gran escala es de 1984, con la GTO, una novedad que sus clientes esperaban con impaciencia.

Conformó a una docena de ellos, proponiendo a unos 6000 dólares de entonces estos 12 ejemplares armados, que se agotaron en el acto, aun antes de que iniciara la producción. Vendidos, o mejor dicho comprados, a caja cerrada, como ocurrió con la verdadera 288 GTO de Ferrari, por otra parte.

SU ULTIMA REALIZACION ES LA 156/85 DE FORMULA 1

La última realización de Vincenzo Bosica es la 156/85 de Fórmula 1, en las dos versiones que largaron en los grandes premios de Italia, en Monza, y de San Marino, en Imola.

Es otro modelo espectacular, que ratificó las dotes del artista de los Abruzos, ex ceramista convertido en realizador de autos en miniatura.

Extranjeros de elite

Las principales asociaciones de ferraristas fuera de Italia se encuentran en los EE.UU.: sólo el Ferrari Owners' Club of America cuenta con 1600 socios. Pero también Japón y Francia tienen dignas representaciones.

Estados Unidos de América, Japón, Francia: son tres de los principales mercados de exportación de la Ferrari y también las áreas geográficas donde más se hace sentir la pasión por el Cavallino.
En esos países tienen su sede algunos de los más conocidos Ferrari Clubs que existen en el mundo.

Las Ferrari de los socios del Club de Japón en el circuito de Suzuka.

EL CLUB FUNDADO EN 1961

El Ferrari Owners' Club of America fue fundado en el verano de 1961 por un grupo de apasionados de los autos de Maranello (entonces producidos en poco más de mil unidades anuales), para promover la participación en las competencias deportivas amateurs norteamericanas, en oposición a la costumbre de organizar exposiciones meramente estáticas de los supercars más lindos del mundo. El carnet número 1 fue para el presidente del club, Vilem B. Haan, mientras que el número dos fue para Steven J. Earle, fundador del Monterey Historic. Abierto también para los simples aficionados de las Rojas, el Ferrari Owners' Club fue muy pronto reconocido por la Ferrari y organizó manifestaciones de tipo deportivo, que con el tiempo se volvieron "clásicos" en su género. ¿Un ejemplo? El Virginia City Hillclimb, ideado por Hans Tanner, que ya llegó a su edición número 25. Si bien el número de socios superó ampliamente la cantidad de 1600, la vocación deportiva del Club no se perdió jamás, a pesar de un amplio número de concursos de elegancia desarrollados en territorio estadounidense.

Una imagen de la reunión japonesa "Ferrari en Suzuka".

LOS SOCIOS LLEGAN DE 50 ESTADOS

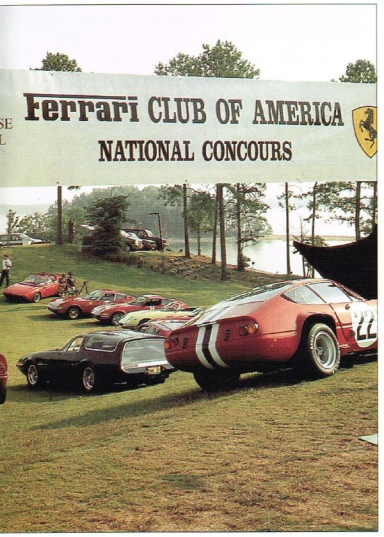
De esta manera, la actividad de la institución prevé numerosas manifestaciones no competitivas en Riverside, Ontario, Sears Point, Laguna Seca y Willow Spring y, en los años en los cuales el Mundial de Fórmula 1 hacía etapa ahí, en Long Beach (ciudad californiana sede del Ferrari Owners' Club). El Ferrari Owners' Club

NO FALTAN FRANCIA NI JAPON

No hay que olvidar, entre las instituciones dedicadas al Cavallino Rampante, el Ferrari France Club, que reúne los autos más lindos del pasado y por esto es uno de los clubes con mayor tradición, y el Ferrari Club Japón, actualmente entre los más activos a nivel mundial. Este último organiza (en colaboración con el importador local de la Ferrari, Corners & Co.) una reunión anual en pista, en Suzuka. Aquí son presentados los ejemplares más interesantes entre aquellos conservados en el Sudeste asiático (nada menos que 427 en la edición de 1995). El programa, habitualmente, prevé una serie de vueltas en la pista que hospeda el Gran Premio del Japón. Están previstos un concurso de elegancia (con la presencia en el jurado de personajes del calibre de Piero Lardi Ferrari y Jaques Swaters) y el Ferrari Night Party.

Arriba, una imagen de la reunión japonesa en Suzuka.

tiene socios en los 50 Estados de la Unión y en más de 30 países del mundo. Cada socio tiene el derecho de recibir un boletín mensual y el anuario del Club, realizado en cantidad limitada de copias, que incluye las fotos de los socios y de sus vehículos.



Un año más joven es el Ferrari Club of America, fundado en Fort Wayne en noviembre de 1962 por un grupo de apasionados que tuvo en John Lundin el primer presidente, mientras que entre los socios fundadores figura también el nombre de Ken Hutchinson, creador de la revista del Club, *Cavallino Rampante*.

Arriba, reunión internacional del Ferrari Club of America en Atlanta en 1989. A la izquierda, una Daytona en la misma reunión.

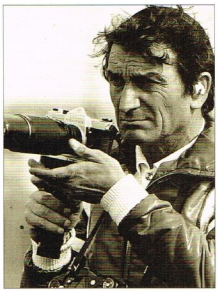
EL FERRARI CLUB TIENE MAS DE 3500 SOCIOS

La primera reunión de cierta importancia fue organizada en Detroit en 1964, mientras que en el mismo año fueron fundadas las primeras "regiones" del FCA, que se ocupan de la actividad del Club a nivel local. Actualmente el Ferrari Club of America reúne a más de 3500 socios (también extranjeros) y mantiene entre sus objetivos el de conservar la marca, entregar datos exactos e informaciones para la diversión de quien ama las Ferrari.

Además del *Bulletin News*, el contacto entre los socios es asegurado por la existencia de un sitio en Internet, articulado en las diferentes regiones en las que se divide el Club. El del sudoeste se llama "Ferrari For Ever": un título que es todo un programa.

Franco Lini, de reportero a director deportivo

Enviado "histórico" de muchos diarios italianos, corresponsal del *Équipe*, Lini cultivó la pasión por la fotografía, al punto de formar un rico archivo, actualmente en manos de su hija Beatriz. La mayoría de las imágenes están dedicadas a las Ferrari de carrera.

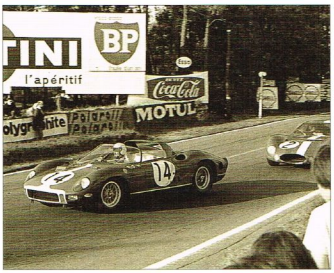


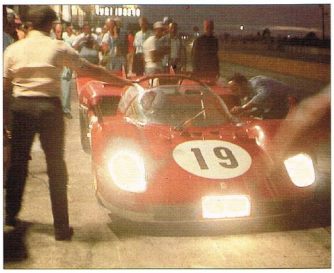
Franco Lini en una imagen de los años Setenta.

Todo comenzó porque, a menudo, no lograba conseguir las imágenes necesarias para ilustrar sus notas, no sólo aquellas estrictamente técnicas sino también las que hablaban de los equipos menores, de autos de competición y de pilotos todavía no famosos. No era como ahora, cuando un evento es "cubierto" hasta en los mínimos detalles. Así fue que Franco Lini (Curtatone, Mantova, 30 de julio de 1923-Milán, 22 de julio de 1996) comenzó a alternar la lapicera y el anotador con la cámara fotográfica. El resultado de ese doble interés es un archivo de fotos en blanco y negro y color que se extiende de 1959 a mayo de 1996. En él se encuentran sólo autos y eventos ligados al mundo de las competiciones, desde las carreras Sport a las de camiones preparados. Está prácticamente toda la historia de los grandes premios de Fórmula 1, en los primeros años en blanco y negro y, desde el final de los años Sesenta, con negativos de color.

FUE TAMBIEN DIRECTOR DEPORTIVO DE LA ESCUDERIA FERRARI

Obviamente, el tema más fotografiado del archivo de Franco Lini son las Ferrari. Lo bueno de este archivo es que incluye no sólo tomas de las carreras sino también fotos de pruebas previas a las competencias y de pruebas privadas, donde lo enviaban los diarios para los que trabajaba. Lini, en 1955, fue nombrado corresponsal del *Équipe* en Italia; en 1960, entró en *Auto Italiano* como enviado especial; desde 1969, fue enviado de *Autosprint*, de *Il Giorno* y de *Quattroruote*. Luego, en 1967, se convirtió en director deportivo de la Escudería Ferrari, que dirigió también durante todo 1968.
Sus fotos representan un testimonio importante de eventos, cuando en la actividad automovolística no había tantos fotógrafos como en la actualidad.
Desde 1983, el archivo Lini es dirigido por su hija Beatriz, y tiene su sede en Milán.





A la izquierda, las 24 Horas de Le Mans de 1964. Abajo, las 12 Horas de Sebring de 1970.

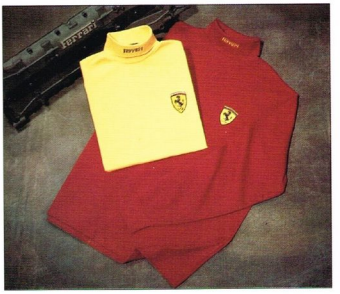
AUTOMOBILIA

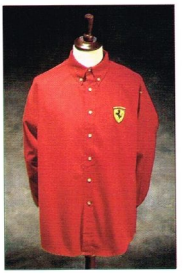
Las remeras del Cavallino

De las remeras a las poleras y las camisetas de rugby: desde Inglaterra llegan algunas interesantes propuestas para "vestirse Ferrari", con precios de 20 a 70 dólares.

Para quien quiere vestirse Ferrari, con una cierta atención por la originalidad de las prendas usadas, ya sea una remera o una simple "T-shirt", la línea Ferrari Official Merchandise ofrece un amplio abanico de propuestas para adultos y también para niños, porque la pasión por las Rojas no sabe de diferencias de edad.

El modelo más sencillo tiene el logo de la Escudería Ferrari sobre el pecho y la leyenda Ferrari detrás, apenas por debajo del cuello. El escudo es de grandes dimensiones en la remera de color rojo y más pequeño, aunque siempre muy evidente, en la blanca y la negra. También en la etiqueta está impreso el símbolo del Cavallino Rampante. Hay que aclarar que el modelo para los más pequeños no está previsto en negro. Para los apasionados de Fórmula 1 también están las "T-shirts" inspiradas en la temporada 1996: dos (una blanca y otra negra) tienen simplemente el dibujo de la F310 primera versión, con la trompa baja, otras dos, ambas negras, retratan el auto manejado por Schumacher y un perfil de alta definición, en color, de la misma.



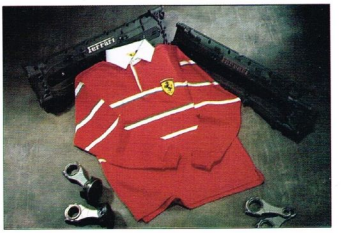


EL LOGO DE LA ESCUDERIA ESTA SIEMPRE SOBRE EL PECHO

Las formas de la F310 están esbozadas también en un discreto motivo sobre el pecho de las elegantes remeras (en rojo y negro), mientras que, siempre en las remeras tipo polo, son muy elegantes las tres (amarilla, roja o negra) que simplemente llevan el escudo de la Escudería sobre el pecho (para los niños sólo roja o negra) y la de rugby, roja con franjas horizontales blancas, mangas largas y cuello blanco. Naturalmente, el escudo Ferrari está bordado sobre el pecho.

Para verdaderos apasionados, están las dos "T-shirts" estampadas con la primera página de un diario inglés que anuncia la victoria de Froilán González en Silverstone en 1951 (el primer logro de Ferrari en Fórmula 1) y, en el modelo Speedo, con el velocímetro de la F355.

Poleras, camisetas y remeras de Ferrari Official Merchandise: tienen talles para adultos y para niños.

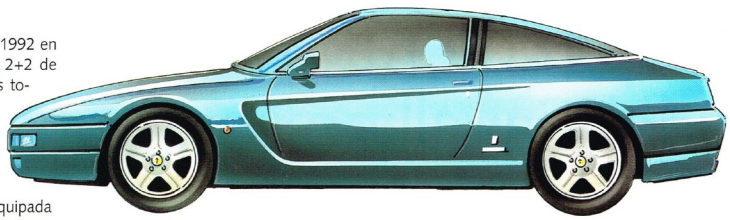


CUANTO CUESTAN

Estas prendas son distribuidas en todo el mundo por Nice Man Sport (la dirección es Bedford House, 69-79 Fulham High Street, London SW6 3JW, Inglaterra). Las poleras de hombre cuestan 35 dólares, mientras que la "T-shirts", un poco menos: 20 dólares. Las prendas para niños van de los 15 dólares para las remeras más sencillas a 28 para las poleras. Más cara es la camiseta de rugby: 70 dólares.

1992 456 GT: RELANZA LA GRAN TURISMO

Debuta el 24 de setiembre de 1992 en el salón de Bruselas la nueva 2+2 de Maranello, con un 12 cilindros totalmente nuevo y un elegantísimo diseño de Pininfarina, que le concede a la aerodinámica sólo un spoiler en la parte inferior de la cola. Cómoda para cuatro personas y equipada con un amplio baúl, es la primera Ferrari que lleva airbag. Los 442 CV de su motor son un récord para los propulsores aspirados nacidos bajo el signo del Cavallino Rampante.

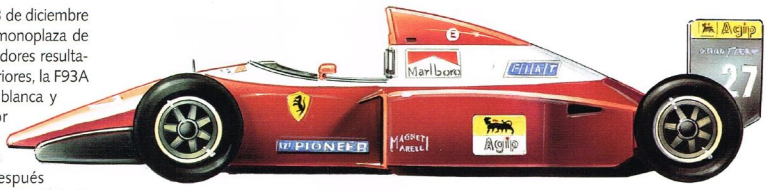


Motor: 12 cilindros en V a 65°, delantero longitudinal, 88 x 75 mm, 5473,9 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 10,6:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch Motronic 2.7
Potencia:	442 CV a 6250 rpm

Chasis:	tubular de acero
Suspensión:	independientes, con control electrónico
Tracción:	trasera; caja de 6 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, servofreno y ABS
Peso:	1690 kilos
Velocidad máxima:	más de 300 Km/h

1993 F93 A: LIBREA BLANCA Y ROJA

Presentada a la prensa el 23 de diciembre de 1992 y definida como monoplaza de transición tras los desalentadores resultados de las temporadas anteriores, la F93A se diferencia por su librea blanca y roja en honor del sponsor Marlboro y por la aerodinámica simplificada, con los pontones más anchos. Después aparecieron modificaciones aerodinámicas en los apéndices, y se regresó a las 4 válvulas por cilindro desde el GP de Alemania. Es la primera y única Ferrari Fórmula 1 con las suspensiones activas.

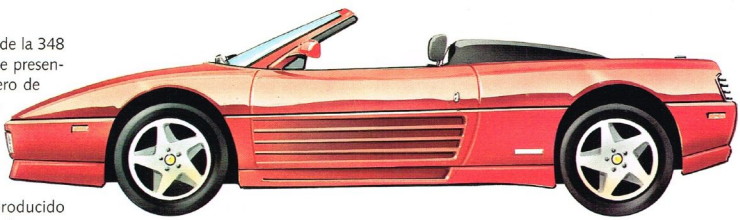


Motor: 12 cilindros en V a 65°, trasero, 3497,96 cm³, monoblock de fundición y tapa de aleación liviana, compresión 13:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 (luego 4) válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica
Potencia:	730/750 CV a 14.700 rpm

Chasis:	monocasco de material compuesto de carbono y Kevlar
Suspensiones:	independientes, con control electrónico
Tracción:	trasera, caja de 6 marchas + MA, semiautomática
Frenos:	discos de carbono autoventilados
Peso:	505 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1993 348 SPIDER: UNA VERDADERA DESCAPOTABLE

La verdadera spider derivada de la 348 (la 348 TS es una "targa") fue presentada en Beverly Hills en febrero de 1993, frente a su público de referencia, el estadounidense. El corte de la parte superior de la carrocería está bien logrado y entrega un nuevo impulso al auto, que será producido hasta fin de año y vendido al mismo precio que la 348 TS, de la que repite la mecánica. En otoño del mismo año debuta la versión potenciada de 320 CV, como para las 348 TB y TS.



Motor: 8 cilindros en V a 90°, trasero central longitudinal, 85 x 75 mm, 3405 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 10,4:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosch
Potencia:	300 (320) CV a 7200 rpm

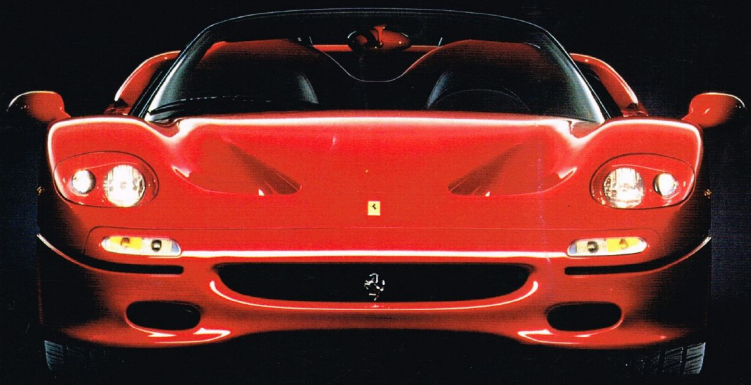
Chasis:	monocasco portante de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, con servofreno y ABS
Peso:	1370 kilos
Velocidad máxima:	275 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Alain Prost con la Ferrari 642 F1, en carrera en el Gran Premio de Mónaco de 1991: se clasificará quinto.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

F1 Dino 256,
la última con motor delantero

333 SP,
la conquista de América

Ludovico Scarfiotti,
piloto por tradición

Sección Ensamblaje,
donde nacen los motores